

## Bahnstrecke Bruck an der Leitha – Hainburg

Bereits mit der Konzessionserteilung für die Lokalbahn Schwechat – Mannersdorf am 19. Mai 1882 verpflichtete sich Baron Oscar Lazarini über Verlangen der Staatsverwaltung eine Eisenbahnstrecke, abzweigend von einem Punkt der Lokalbahn Schwechat – Mannersdorf, nach Hainburg zu errichten, sobald die finanzielle Lage der Gesellschaft sichergestellt ist. Diese Auflage wurde nie schlagend, da die Lokalbahn bereits nach wenigen Monaten nach ihrer Eröffnung von der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (StEG) aufgekauft und übernommen wurde. Mit der Übertragung der Konzession der Lokalbahn Schwechat – Mannersdorf im Juli 1884 an die StEG, forderte die Staatsverwaltung auch den Bau der Lokalbahnstrecke beginnend bei Bruck an der Leitha nach Hainburg, eventuell auch eine Verlängerung bis zur Landesgrenze nächst Berg. Die StEG begann sofort mit der Ausarbeitung von Trassenvarianten. Die technisch-polizeiliche Begehung des Streckenabschnittes Bruck – Petronell fand am 31. Oktober 1885 statt. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die Überlegungen der StEG zu einer etwaigen Verlängerung nach Pressburg besprochen. Die projektierte Bahn zweigt von der

Hauptlinie der StEG Wien – Raab noch auf österreichischem Gebiet vor Bruck ab, umfährt die Stadt Bruck in westlicher Richtung und führt über die Orte Pachfurth und Rohrau nach Petronell. Die Eröffnung der ersten Teilstrecke zwischen Bruck an der Leitha und Petronell fand am 1. Oktober 1886 mit den Stationen Bruck an der Leitha (Stadt) – später als Lokalbahn- oder „Deutscher Bahnhof“ bezeichnet –, Rohrau, Petronell und Pachfurth statt. Die Bahnhöfe Bruck (Stadt), Rohrau und Petronell waren für den Gesamtdienst, die Haltestellen Pachfurth für den Personen-, Gepäck- und Eilgutdienst sowie für Frachten in ganzen Wagenladungen eingerichtet. Der Abschnitt zwischen Petronell und der Station Deutsch Altenburg wurde am 2. Dezember 1886 dem Verkehr übergeben. Es gab fahrplanmäßig durchgehende Züge Wien – Bruck Lokalbahn- – Deutsch Altenburg und zurück. Die letzte Teilstrecke bis zur Haltestelle Hainburg im km 21,206 (später Hainburg Personenbahnhof) konnte erst am 1. November 1887 eröffnet werden. Grund dafür war die vorgeschriebene Errichtung des 628 Meter langen Steinviaduktes entlang der Donau. Dieses diente gleichzeitig der



Diese Postkarte zeigt die 1886 eröffnete Haltestelle Deutsch-Altenburg mit dem dazugehörigen Stationsgebäude.  
Sammlung August Zopf



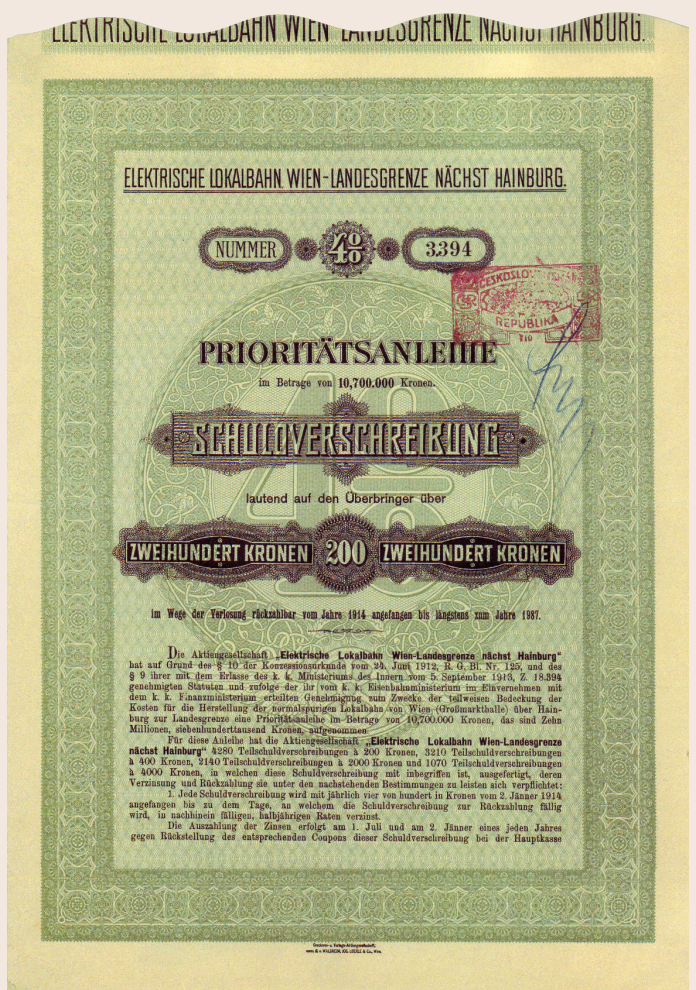


Eine seltene Stammaktie der elektrischen Lokalbahn Wien – Landesgrenze nächst Hainburg mit einem Nennwert von 200 Kronen vom 14. November 1913, hochgerechneter Wert (Stand 2021) etwas € 4.000,—. Es wurden 4.500 Stück ausgegeben.

Sammlung Franz Haas

Eine Prioritätsanleihe (Schuldverschreibung) der elektrischen Lokalbahn Wien – Landesgrenze nächst Hainburg über 200 Kronen. Es wurden nur 428 Stück ausgegeben.

Sammlung Franz Haas







*Diese kolorierte Postkarte aus den ersten Tagen der Pressburgerbahn zeigt die Station Markt Fischamend mit einem Zug in Richtung Berg. Im Vordergrund sind die Drahtzugleitungen zu den Weichen und zum Einfahrsignal zu erkennen.*  
Sammlung August Zopf

## Die Wiener Stadtstrecke Wien Großmarkthalle – Groß Schwechat

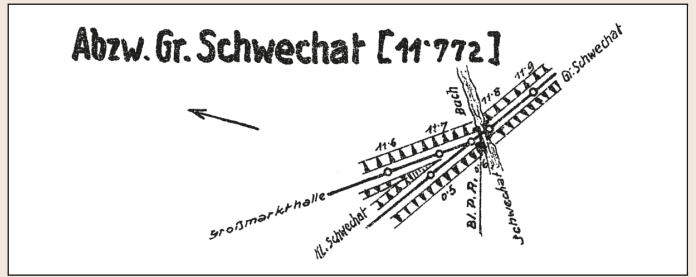
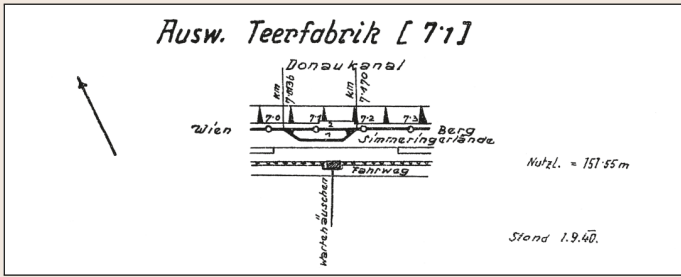
Länge: 12,503 km, elektrifiziert mit Gleichstrom 600 Volt.

Der Ausgangspunkt der Wiener Stadtstrecke lag im dritten Wiener Gemeindebezirk in der Gigergasse, unmittelbar vor deren Einmündung in die Landstraßer Hauptstraße auf Höhe der Großmarkthalle und war nur als Provisorium gedacht. Der später zu errichtende, endgültige Bahnhof sollte auf der geplanten Einwölbung des Wienflusses mit getrennten Anlagen für den Personen- und Güterverkehr erbaut werden. Die Stadtstrecke reichte bis in den Bahnhof Groß Schwechat, wo auch das Betriebszentrum der Bahn situiert wurde.

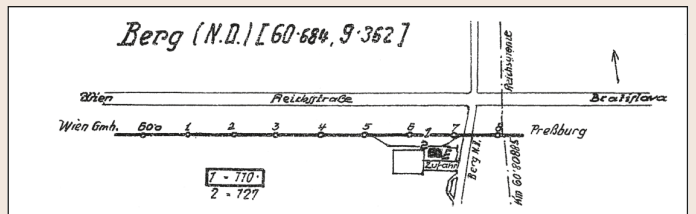
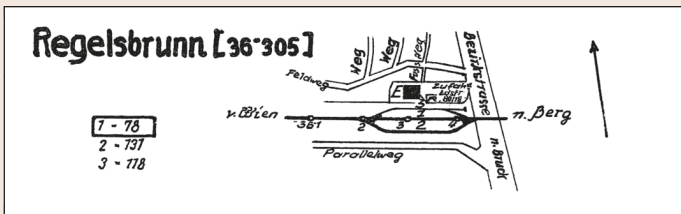
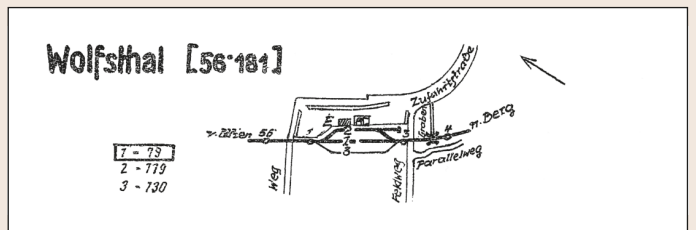
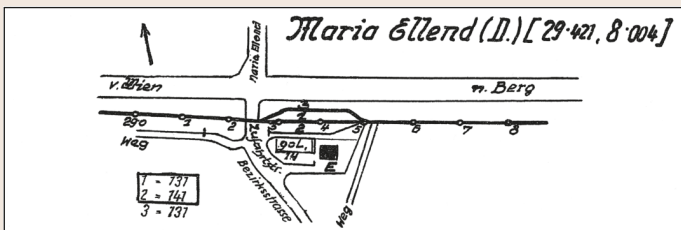
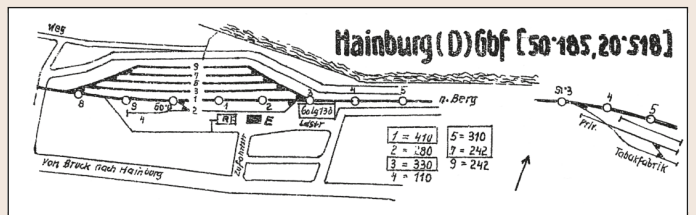
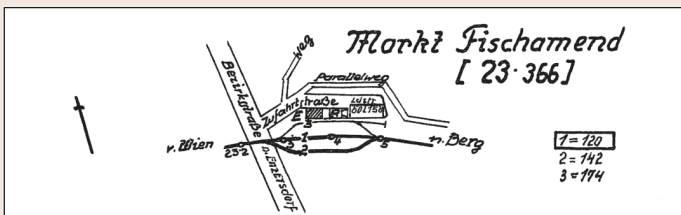
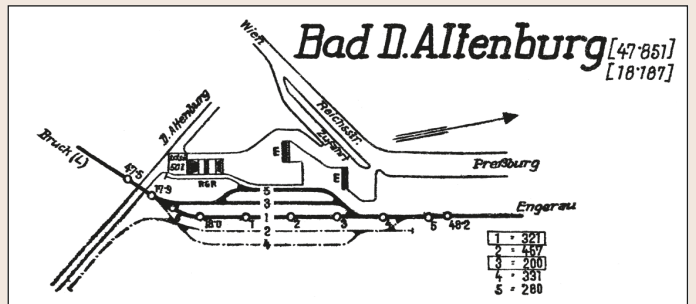
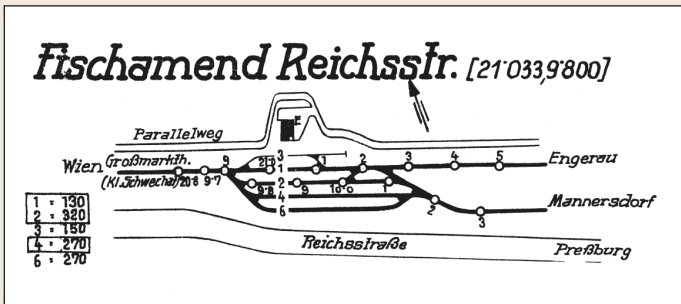
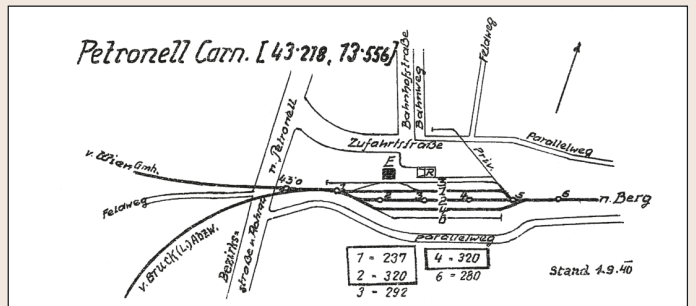
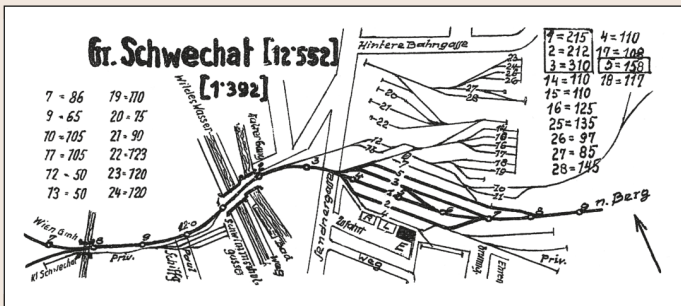
Örtlich war der Standort der Abfahrtsstelle in Wien sehr gut gewählt. Er lag nahe dem Stadtzentrum beziehungsweise der Ringstraße; in unmittelbarer Nachbarschaft befanden sich das Hauptzollamt, das k.u.k. Kriegs- und Marineministerium sowie das Bürgertheater. Die Haltestelle war gleichzeitig Umstiegstation zur Stadt- und Verbindungsbahn sowie zu mehreren Straßenbahnlinien.

In der Gigergasse hatte die Pressburgerbahn zwei Aufstellgleise, unmittelbar daneben lag das Abfertigungsgebäude. Es wurde im Anschluss an das bereits um die Jahrhundertwende erstellte Jugendstilbauwerk des Architekten Otto Wagner für die Züge der Stadt- und Verbindungsbahn, deren Gleise parallel zur Gigergasse, jedoch in Tieflage verlaufen, errichtet. Obwohl die beiden Stationsgebäude zu ebener Erde unmittelbar nebeneinander lagen, wurde die Abfahrtsstelle der Pressburgerbahn mit dem Namen „Wien-Großmarkthalle Landesbahn“, das danebenliegende Stationsgebäude für die Stadt- und Verbindungsbahn mit dem Namen „Hauptzollamt“ bezeichnet.

Für den Reiseverkehr zwischen Wien und Pressburg wurden Fernzüge in Verkehr gesetzt; auf der Stadtstrecke bis Groß Schwechat verkehrten zusätzlich straßenbahnähnliche Lokalzüge. Die Fernzüge wendeten, indem sie aus dem Bahnsteigbereich der Gigergasse in die Henslerstraße schoben, über den Verbindungsbogen in die Gigergasse fuhren und



## Die Überlandstrecke





Pozsony – Sopron (Pressburg – Ödenburg) aufgenommen. Diese Brücke hätte 12 t Achslast erlaubt und wurde nur von Zügen der MÁV befahren. Da die Verhandlungen kein Ergebnis erbrachten, blieb nur mehr die Benützung der auf gemeinsamen Pfeilern parallel verlaufenden Straßenbrücke übrig. Trotz der Verstärkung des Tragwerkes ließ dieses aber nur eine maximale Achslast von 6,5 t zu; ein vierachsiges Fahrzeuges durfte somit nur ein Gesamtgewicht von höchstens 26 t haben. Weiters wurden ein Mindestachsabstand von 2,5 m sowie die zweigleisige Ausführung dieses Abschnittes vorgeschrieben. Es durfte sich jedoch nur jeweils ein Zug auf der Brücke befinden, dessen Höchstgeschwindigkeit auf 8 bis maximal 12 km/h begrenzt war. Das, in Kombination mit der Steigung auf den Brückenrampen, bestimmte maßgeblich die Ausführung der Fahrzeuge.

Betreffend die Streckenführung in der Stadt war man sich rasch mit der Straßenbahn einig geworden. Da diese bis heute auf Meterspur fährt, musste auf jenen Abschnitten, die die Pressburgerbahn mitbenützte, eine dritte Schiene zugelegt werden.

Der ursprüngliche Plan sah einen Kopfbahnhof vor dem Maria-Theresien-Denkmal auf dem Krönungshügelplatz am Rand des historischen Stadtzentrums vor. Nach Einwänden der Stadt wurden die Pläne geändert und eine große Schleife von 1,639 km Länge angelegt, wobei die Strecke an der Redoute (Konzertsaal, seit 1949 Sitz der Slowakischen Philharmonie), dem Hotel Savoy und dem Stadttheater (dem heutigen Slowakischen Nationaltheater) vorbeiführte.

Die Höchstgeschwindigkeit in den Straßen der Stadt betrug 18 km/h, zwischen dem Brückenkopf der Donaubrücke und der Ausweiche Köpcsény/Kopčany/Engerau 25 km/h. Auf Kreuzungen, Weichen und in scharfen Kurven – wie etwa zwischen km 2,3 und km 2,4 nahe der Kirche St. Johannes – war die Geschwindigkeit auf 6 km/h begrenzt. An Stellen, an denen die Strecke auf einer Straßenseite verlief, an Orten mit schlechten Sichtverhältnissen, bei dichtem Nebel und Schnee, bei der Vorbeifahrt am Gasthaus Leberfinger und an der Fabrik in Engerau musste die Geschwindigkeit reduziert werden. Zwischen Köpcsény/Kopčany und der Landesgrenze war eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h erlaubt.

Auch in Pressburg gab es Lokalverkehr bis zur Haltestelle Köpcsény, dieser begann aber erst am 15. November 1914, weil sich die Lieferung der Triebwagen verzögerte.

Das Ende des Ersten Weltkrieges brachte große Veränderungen. Nachdem Truppen der neu gegründeten Tschechoslowakei am 31. Dezember 1918 die Pressburger Donaubrücke besetzt hatten,

Tömb. 02293 SZ.		P. O. H. É. V.		1 17	
III. oszt.	00034 SZ.	II. oszt.		2	18
Hová		Menetidj fillérekben		3	19
Országhatár-átm.				4	20
honnán				5	21
Köpcsény m. h.				6	22
12	Ligetfalu gyártelep m. h.	20		7	23
Ligetfalu m. h.				8	24
20	Liget m. h.	30		9	25
Pozsony				10	26
koronázási dombtér				11	27
(Savoy szállóda, vörös ökör,				12	28
Hadtest p. ücsnokság).				13	29
vagy vissza.				14	30
				15	31
				16	

Diesen Fahrchein des ungarischen Streckenteils der P.O.H.É.V. gab es bis zum Jahr 1919.

Sammlung Josef Hlavac

konnte die Landesbahnstation in der Stadt in den frühen Nachmittagsstunden des 1. Jänner 1919 zum letzten Mal benützt werden. Infolgedessen fuhren die Züge aus Wien nur mehr bis zum Systemwechselbahnhof Kopčany. Flüchtlinge und heimkehrende Soldaten legten den sechs Kilometer langen Weg in die bzw. aus der Stadt zu Fuß zurück, denn der größte Teil der Strecke, einschließlich der Remise, befand sich ja auf dem noch zu Ungarn gehörenden Gebiet. Ab dem 18. Jänner 1919 konnten die Einwohner der Stadt immerhin sechs Mal am Tag mit einem Autobus vom Hotel Savoy zum nunmehr Petržalka vyhybňa (vorher Kopčany/Kittsee) genannten Bahnhof auf der anderen Donauseite fahren.

Aufgrund der bürgerkriegsähnlichen Zustände nach der Ausrufung der Räterepublik in Ungarn wurde der Verkehr vom 27. April bis zum 2. Oktober 1919 aus Sicherheitsgründen auf der österreichischen Seite nur bis Berg geführt.





Die 1931 von der stillgelegten Werksbahn der Munitionsfabrik Wöllersdorf durch die BBÖ übernommene Lok „Wöllersdorf II“ kam als 1479.001 auf der Pressburgerbahn zum Einsatz. Das Bild zeigt sie in der Station Groß Schwechat. Verlagsarchiv



1947 kam die 1479.001 zunächst mit der Nummer E 20.005 zu Stern & Hafferl auf der Linzer Lokalbahn zum Einsatz. Ab 1956 als E 22.005 bezeichnet, ist sie auch heute noch bei der Linzer Lokalbahn am Standort Eferding vor Bau- und Güterzügen (z. B. Rübenverkehr) sowie Verschubarbeiten im regulären Betriebseinsatz. Das Foto von Rudolf Koller entstand am 22. November 2023 im Bahnhof Eferding.





Zur Hilfeleistung wurde auch die stärkere E 60 111 eingesetzt. Erst nachdem die Soldaten den Zug und die Strecke freigeschaufelt hatten, konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden. *Nachlass Rudolf Hubinger/Archiv Stadtgemeinde Fischamend*

Für das Schotterwerk Hager wurde im Jahr 1942 in km 18,044 eine Anschlussbahn errichtet und auf Kriegsdauer bewilligt. 1944 wurde die Anlage mit einer weiteren Anschlussbahn in km 17,373 westlich erweitert. Hier wurden der Sand und Schotter entnommen und täglich mit ein bis zwei Zügen nach Wien geführt.

Ab Juni 1943 kamen zum ersten Mal Loks der Reihe E 88 (1080) zum Bw Groß Schwechat. Eine Lokomotive der Reihe E 72 versah dafür Vershubdienst in Attnang-Puchheim. Ab 2. November 1943 führte die Reichsbahn dann tatsächlich, wegen des hohen Verkehrsaufkommens im Berufsverkehr von und zu den Rüstungsbetrieben und die rege Benützung durch Fronturlauber, drei direkte Zugpaare über die Aspangbahn nach Wien. Diese waren aus ehemaligen Dampf-Stadtbahnwagen gebildet und unterlagen nicht der Längenbegrenzung der Stadtstrecke. Ein



Von oben nach unten:  
 Personenzugfahrkarten 3. Klasse aus dem Jahr 1943.  
 Eine Kinderkarte 3. Klasse gültig nur auf der Wiener Stadtstrecke.  
*Sammlung Josef Hlavac*



L.W.P.	BBÖ	DRG 1. Nr	DRG	ÖBB	elektr.	Nr.	mechan.	Nr.	Baujahr	Verbleib	heute
Ewp 1	1005.01		E 72 001	1072.01	AEG	1331	Graz	1/1913	1913	† 24.6.1974, nach der Ausmusterung Nummerntausch auf 1072.05	
Ewp 2	1005.02		E 72 002	1072.02	AEG	1332	Graz	1/1913	1913	† 28.9.1973	
Ewp 3	1005.03		E 72 003		AEG	1333	Graz	1/1913	1913	† 17.10.1945, beschädigt beim Luftangriff vom 25.7.1944 auf HW Linz	
<b>Ewp 4</b>	<b>1005.04</b>		<b>E 72 004</b>	<b>1072.04</b>	<b>AEG</b>	<b>1334</b>	<b>Graz</b>	<b>1/1913</b>	<b>1913</b>	<b>V 20.10.1974, ,anschl. Umnummerierung auf 1072.01</b>	<b>VEF EBM Schwechat</b>
Ewp 5	1005.05		E 72 005	1072.05	AEG	1335	Graz	1/1913	1914	† 21.11.1975, für Techn. Museum Wien vorgesehen	verschrottet
Ewp 7	1005.06		E 72 006	1072.06	AEG	1337	Graz	1/1913	1916	† 28.9.1973	
Ewp 8	1005.07		E 72 007	1072.07	AEG	1338	Graz	1/1913	1916	† 16.11.1943	Unfall Wildungsmauer
Ewl 1	1060.010				AEG	1328	WLF	2083	1913	† vor 1931	
Ewl 2	1060.011		E 60 011		AEG	1329	WLF	2084	1913	† 26.2.1942, am 6.8.1946 wieder in Stand genommen, † 10.2.1952	
Ewl 3	1060.012		(E 60 112)		AEG	1330	WLF	2085	1913	† 15.3.1940	
Eg 1	1085.01		E 171 01	1985.01	AEG		Graz		1913	† 10.3.1959	
<b>Eg 2</b>	<b>1085.02</b>		<b>E 171 02</b>	<b>1985.02</b>	<b>AEG</b>		<b>Graz</b>		<b>1913</b>	<b>V 28.5.1956 Elin Union, Werkslok Stadlau</b>	<b>Techn. Museum Wien, Leihgabe an VEF</b>
Eg 3	1085.03		E 171 03	1985.03	AEG		Graz		1913	† 10.3.1959	Ab 10.8.1947 als E 20.006 an St&H verliehen
Eg 4	1085.04		E 171 04		AEG		Graz		1913	† 25.5.1951	
Eg 7	1478.01		E 172 01		AEG	11127	Staudinger		1916	† 25.5.1951, in Schwechat kriegsbeschädigt	
Eg 8	1478.02		E 172 02		AEG	11128	Staudinger		1916	† 25.5.1951, in Schwechat kriegsbeschädigt	
	1479.01		E 173 01		AEG		Ganz		1916	Munitionsfabrik Wöllersdorf, 27.69. an BBÖ, 6.10.1947 leihweise an St&H 20 005, 1.7.1956 Ankauf durch St&H	
Cmg 1600	ET 24 01		CielT 1471	4924.01	AEG	7556	Staudinger		1912	† 25.9.1954	
Cmg 1601	ET 24 02		CielT 1472		AEG	7557	Staudinger		1912	† 1963	1945 an CSD, 1946 an Brünner Straßenbahn
Cmg 1602	-		-		AEG	7558	Staudinger		1912	1915 an Straßenbahn Brünner Nr.56	
<b>Cmg 1603</b>	-		-		<b>AEG</b>	<b>7559</b>	<b>Staudinger</b>		<b>1912</b>	<b>1915 an Straßenbahn Brünner Nr.57</b>	<b>später Nr. 15, dann 815; Museum Brunn</b>
Cmg 1604	-		-		AEG	7560	Staudinger		1912	1915 an Straßenbahn Brünner Nr.58	
Cmg 1605	ET 24 03		CielT 1473	4924.03	AEG	7561	Staudinger		1912	† 25.9.1954	
Cmg 1606	ET 24 04		CielT 1474		AEG	7562	Staudinger		1912	† 1960	1945 an CSD, 1946 an Brünner Straßenbahn
<b>Cmg 1607</b>	<b>ET 24 05</b>		<b>CielT 1475</b>	<b>4924.05</b>	<b>AEG</b>	<b>7563</b>	<b>Staudinger</b>		<b>1912</b>	<b>4924.05, an VEF,</b>	<b>Museumstramway Mariazell</b>
Cmg 1608	ET 24 06		CielT 1476		AEG	7564	Staudinger		1912	† 1964	1945 an CSD, 1946 an Brünner Straßenbahn
Cmg 1609	ET 24 07		CielT 1477	4927.07	AEG	7565	Staudinger		1912	† 25.9.1954	
Ch 1525	850		EB 187 21				Staudinger		1913	† 9.5.1961	
Ch 1526	851		EB 187 22				Staudinger		1913	† 9.5.1961	
Ch 1527	852		EB 187 23				Staudinger		1913	† 9.5.1961	
Ch 1528	853		EB 187 24				Staudinger		1913	† 9.5.1961	
Ch 1529	854		EB 187 25				Staudinger		1913	kriegszerstört	
Ch 1530	855		EB 187 26				Staudinger		1913	† 9.5.1961	
<b>Ch 1531</b>	<b>856</b>		<b>EB 187 27</b>				<b>Staudinger</b>		<b>1913</b>	<b>Kriegsbeute, Straßenbahn Brunn</b>	<b>Museumstramway Mariazell</b>
Ch 1532	857		EB 187 28				Staudinger		1913	† 9.5.1961	
Ch 1533	858		EB 187 29	6924			Staudinger		1913	U Kompressorwg. 959 001, X 501.0107	vorges. für TMW, verschrottet
BCah 1200	700		207.611							kriegszerstört	
<b>BCah 1201</b>	<b>701</b>		<b>207.612</b>	<b>B4ih 42950</b>			<b>Ringhoffer</b>		<b>1913</b>	<b>5.1962 an St&amp;H verk., B4i 20 211</b>	<b>VEF EBM Schwechat</b>
<b>BCah 1202</b>	<b>702</b>		<b>207.613</b>	<b>B4ih 42951</b>			<b>Ringhoffer</b>		<b>1913</b>	<b>5.1961 an St&amp;H verk., B4i 20 210, srb Ca 1202</b>	<b>RC 55 54 28-29 202-6</b>
<b>BCah 1203</b>	<b>703</b>		<b>207.614</b>	<b>B4ih 42952</b>			<b>Ringhoffer</b>		<b>1913</b>	<b>5.1961 an St&amp;H verk., B4i 20 210, srb Ca 1203</b>	<b>RC 55 54 28-29 203-4</b>